

# *Rekords Bilhäfte*



*Ett och annat  
om  
bilars och motorers  
skötsel*



## Har Ni tänkt på

vilket viktigt och ansvarsfullt arbete de många hundra Rekord-Bensinstationernas ägare landet runt utföra för Er?

De utgöra en av de viktigaste länkarna i en världsomfattande distributionskedja, som sträcker sig från oljefälten ända till den Rekordstation Ni anlitar.

På deras beredvillighet att betjäna Er, vilken tid av dygnet Ni än behöver Rekord-Bensin, beror icke endast Er bekväm-

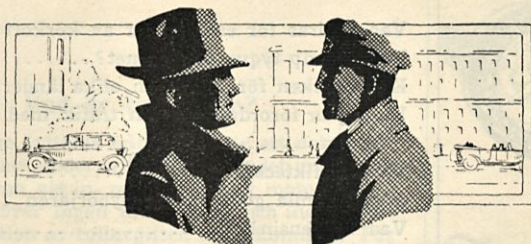
lighet utan ofta även resans lyckliga förlopp.

De ha nämligen valt att sälja Rekord-Bensin, icke för att de skulle förtjäna mera därpå, utan för att de veta, att motoristen i Rekord-Bensin har ett så pålitligt, rent bensin man överhuvud kan få.

Anlita därför dessa affärer även vid andra inköp, ty även övriga varor ha förvisso valts ut med samma omsorg.

För att få Rekord: Begär Rekord!  
  
NOBEL-STANDARD

Motoristen tillförsäkras fulla mått och ett förekommande bemötande på ALLA Rekord-Bensinstationer.



D. V.

E. F.

*Bilkunskaper kunna delvis inhämtas genom studium av böcker, men vanligen är det först sedan man „kommit ut på landsvägen“, som man utbildas till en kunnig bilist.*

*Småningom lär man då känna sin egen bil samt bilar i allmänhet, och ju mera erfarenhet man samlar, desto större blir nöjet. Ett löst problem, ett nytt trick, som man av egen eller andras erfarenhet lärt sig, inger en känsla av trygghet och tillfredsställelse.*

*Detta lilla häfte avser givetvis icke att lämna svar på de tusen och en olika frågor, som bilisten under årens lopp kanske ställer till sig själv; härtill erfordrades åtminstone en diger bok.*

*Vi ha emellertid sökt behandla några av de allmännast förekommande problemen, i förhoppning att D. V:s (Den Vetgiriges) diskussion med E. F. (Erfarne Motormannen) kunde bli bilisterna till nytta.*

*Ab. Nobel-Standard i Finland.*



## Innehållsförteckning:

Vad fordras för erhållandet av körkort? ....	2
Vad är trip-tyque och carnet? .....	3
Kännetecken för bilar från olika länder .....	4
Utdrag ur förordningen om trafik med motorfordon .....	18
Våra trafiktecken .....	19
Några gamla goda råd åt nybörjaren .....	23
Vad är bensin? .....	24

## Vad fordras för erhållandet av körkort?

Skriftlig ansökan till polismästaren, vilken ansökan bör åtföljas av:

- 1) Besiktningsmannens intyg över avlagt förarprov, teoretisk examen samt kännedom om trafikreglementet,
- 2) Prästbetyg,
- 3) Läkarintyg,
- 4) Nykterhetsintyg,
- 5) Av sökanden undertecknad till riktigheten bestyrkt uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort,
- 6) 2 st. fotografier,

För yrkesutövare fordras ytterligare:

- 7) 3 månaders verkstadspraktik,
- 8) Kännedom om trafikorten och dess gator.





## Vad är trip-tyque?

Trip-tyque (uttalas tripp-tick) är ett dokument som avser att under bilfärder i utlandet underlätta formaliteterna vid in- och utförsel av motorfordon. Härvid behöver ingen tull betalas och ingen konstant deposition av tullavgiften ifrågakommer. För varje land som skall passeras erfordras särskild trip-tyque.

## Vad är carnet?

Carnet (uttalas karné) är ett passersedelhäfte tjänande samma ändamål som trip-tyquen, med den skillnad, att samma carnet kan användas i alla de länder som äro anslutna till A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnues) och vilka länder äro antecknade å carnetens omslagsblad. Carneten användes sålunda att vid infarten till ett land den för detta land gällande införselkupongen avskiljes från carneten och lämnas till tullstationen. Vid utfarten avskiljes och avlämnas utförselkupongen.

Finlands Automobilklubb är i Finland den enda institution som utfärdar trip-tyquer och carneter. Klubben utfärdar även internationella tillståndsbevis för körning med motorfordon utrikes. Internationella tillståndsbevis för körning med motorfordon utrikes utfärdas även av Allmänna Automobilförbundet r. f. och av Maaseudun Autonomistajain Liitto r. y.



*Franklin*







## När man har en ny bil.

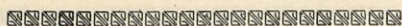
- D. V. Vet du att jag köpt mig en ny bil? Då jag emellertid fått den nästan direkt från tullkammaren, ville jag veta huru jag skall sköta den. Du är gammal motorman, så du bör kunna säga mig det.
- E. F. Det är svårt att så här på rak arm kunna ge dig tillräckligt grundliga förhållningsregler. De olika fabrikatens bestämmelser variera även något. I alla fall kan jag ge dig några råd, som böra följas vid alla nya bilar, oberoende av märke.
- D. V. Utmärkt. Jag tackar på förhand.
- E. F. 1. Kör under de 500 första kilometrarna inte med större hastighet än 40 km. i tim.  
2 Låt aldrig motorn »rusa» på stället.  
3. Kontrollera oupphörligt oljemätaren. Om den icke visar riktigt tryck — kör icke en enda meter.
- D. V. Är det verkligen så farligt för motorn?
- E. F. Ja. Om motorn saknar olja eller om oljepumpen icke funktionerar, brinna lagren i motorn ohjälpligt, och det blir dyra reparationskostnader.
- D. V. Men kan icke oljemätaren råka ur funktion?
- E. F. Det händer icke sällan att oljemätaren »hänger upp sig», m. a. o. fastnar och sålunda icke visar tryck, eller att röret till oljemätaren böjts och hindrar oljan att rinna ända till mätaren. I en del pumpar stiger oljan icke så högt. Då bör man lösgöra oljeröret vid mätaren och fylla detsamma med B-olja eller s. k. »rovolja».
- D. V. I vilken ordning utför man dessa arbeten?
- E. F. Först måste man tillse att vevhuset är fyllt med föreskriven mängd olja. Är det fyllt, lösgöres röret till oljemätaren vid sin övre ända, motorn sättes i gång och i och med detsamma tillskrivas röret eller tilltäppes på annat sätt, ty annars strömmar oljan ut genom detsamma.
- D. V. Och sedan?



DIANA







*Packard*



E. F. 4. Sköt om de elektriska apparaterna och tillse att deras lager få olja. Se efter om generatoren laddar ackumulatoren. Tillse att ackumulatoren icke läcker, att den har tillräckligt med vätska (elektrolyt), samt att vätskans specifika vikt är riktig. Mätaren bör visa 1.250, om batteriet är i skick och fulladdat.

5. Kontrollera bromsarna. Smörj överhuvudtaget alla smörjbara ställen, hellre för mycket än för litet.

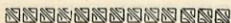
D. V. Ja, det var ju en hel del saker att komma ihåg på en gång. Men kan du säga mig vad jag sedan bör göra efter de 500 km du talade om?

E. F. Töm all olja ur motorn. Giv den ett »petroleumbad», d. v. s. häll petroleum genom tändstiftsöppningarna och veva motorn med handveven. Låt petroleumet ligga i motorn c:a 1 timme, innan du tömmer vevhuset. Upprepa »petroleumbadet» på nytt och töm återigen ut allt petroleum. Stäng därpå vevaxelhusets kran och häll i ny smörjolja. Veva åter runt motorn med handveven så länge att oljan grundligt hinner tränga in i lagren och upp till cylinderväggarna. I bensintanken bör du även hälla en matsked B-olja eller ännu bättre någon tunnare olja i proportionen 1 matsked olja på var 5 liter bensin. Putsa noga oljefiltrarna, innan du häller in ny olja. Låt motorn därpå rotera långsamt en kort stund, så att oljepumpen hinner pressa in olja överallt, innan du ger motorn ett högre omloppstal.

D. V. Puh, låt mig draga andan en smul.

E. F. Granska också ventilererna. Minns att mellan ventilspindeln och dess lyftare bör vara 0,8 mm mellanrum, när ventilen är stängd och lyftaren i sitt lägsta läge. Men granska varje ventil för sig genom att veva motorn särskilt för varje enskild cylinder. Tvätta kylaren med sodalösning.

D. V. Tack, tack, det sista känner jag till. Nu får det räcka för denna gång. Jag är redan alldeles vimmelkantig av alla dina råd.



Giv motorn *Autol* — och den skulle





### Ventilatorlagret.

- D. V. Någon av ventilerna i motorn på min bil är i olag och smäller, men jag kommer ej underfund med vilken av dem som har fel.
- E. F. Sätt motorn i gång, få vi höra. Nej, det där ljudet kommer icke från ventilerna, det är fläkten som är i olag.
- D. V. Hur är det möjligt, jag tittar ju på den allt som oftast?
- E. F. Vet du ej att även fläkten har ett lager, som, då det icke smörjes, börjar gnissla?
- D. V. Verkligen, har den det? Ja visst ja, där finns ju en smörjkopp, som jag ej sett förut.
- D. V. Vet du, som alltid är så klok, varför såväl nybörjare som erfarna motormän använda Rekord-bensin?
- E. F. Jag vet många goda skäl härför. Vilket tänker du på?
- D. V. Jo, på det att nybörjaren — och som sådan räknar jag mig — som ännu ej riktigt »kan» sin vagn, använder Rekord för att icke få en motorstopp, som han ej förstår att avhjälpa. Den erfarne motoristen åter använder Rekord, emedan han märkt att Rekord ger flere km. per kg. Inte sant?
- E. F. Jo, alldeles riktigt, men Rekord har många andra fördelar. Läs Rekord-annonserna, så lär du dig en hel del om bensin och smörjolja.

### Kanske hjälper Rekord.

- D. V. Vad i all världen kan min motor felas, den drar inte och det smäller i förgasaren.
- E. F. Kanske har du smuts i bensinledningen. Töm åtminstone en gång i året bensintanken helt och hållet. Rengör den väl, granska alla bränsleledningar samt undersök noga att alla junkturer (skarvställen med mutter) äro hela och icke genomsläppa smuts till förgasaren. Om sådan samlats i något rör, kan man lätt blåsa ut den med ringluftpumpen.
- D. V. Det hjälper inte.
- E. F. Kanske är blandningen för mager. Om bensinförbrukningen inte är stor och dragförmågan förefaller dålig, kan det vara skäl att förstora bränslemunstycket eller byta om det till ett större. Om detta icke går för sig, kan man prova med att minska lufttillförseln.
- D. V. Jag har försökt allt detta.
- E. F. Kanske nålventilen sluter för tidigt, så att tillräckligt med bränsle icke slipper in i förgasaren.
- D. V. Tror du inte att jag känner motorn? Jag har gjort allt det där och mera till.
- E. F. Ja, då är felet kanske i bensinet. Försök med Rekord-bensin. Jag använder aldrig annat än Rekord-bensin.



D. V. Goddag, goddag, förlåt mina smutsiga händer. Du vet ju huru motormannens händer kunna se ut.

E. F. Får du dem inte rena?

D. V. Inte om jag skulle gråta. Först försökte jag med skinnhandskar, men det blev obekvämt, numera har jag aldrig något skydd för händerna och de se ut därefter.

E. F. Gör så här: Innan du börjar arbetet med bilen, gnider du in händerna med B-olja eller vaselin. Torka dem sedan torra med trassel. Fettet har dessförinnan hunnit tränga in i porerna och hindrar sålunda smutsen att fastna.

D. V. Men hur får jag sedan händerna rena?

E. F. När arbetet är slut, håller du igen litet B-olja i händerna, gnider därmed bort smutsen och torkar händerna med trassel. Skölj dem därpå med några droppar bensin och tvätta dem slutligen alldeles rena med tvål och varmt vatten. När du sköter bilen, är det allt skäl att ha i fickan trassel, som du kan använda för att torka händerna m. m.

D. V. Men bensinet lämnar en så efterhängsen lukt i händerna.

E. F. Kan så vara, använd då i stället för bensin någon av de många tvätt-såpor, som säljas i bilaffärerna.

Apropå bensin, så ser jag av din »reservlitter», att du använder Rekordbensin, och då behöver du åtminstone inte smutsa händerna med att röra vid förgasaren.

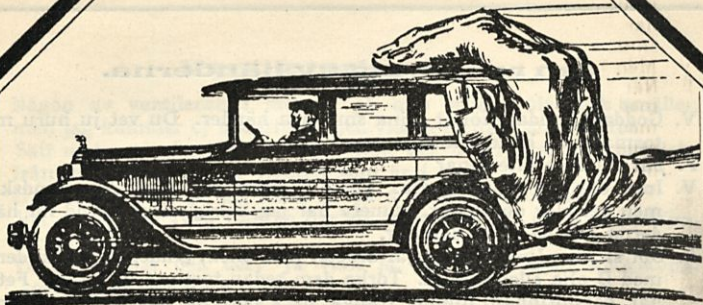
D. V. Min motor är som en lat häst —. I början bra, men med ens vägrar den att »draga» och bensinet är slut i förgasaren. Jag har undersökt förgasaren, vacuum-tanken, rören o. s. v., men allt är »all right». Det verkar nästan som om bilen såge i mig en dålig »hästkarl».

E. F. Vilket du även är, bästa bror. — Varför har du en kork på bensintanken i stället för den ordinarie skruvproppen?

D. V. Jo, ser du, när jag senast fyllde på bensin måste proppen ha förkommit, och så ersatte jag den med en kork.

E. F. Där har du felet. Du vet väl att bensinet icke ur tanken rinner in i röret, oaktat det finns i botten, om icke bensinytan står i förbindelse med luften. I den propp du förlorade fanns ett litet lufthål, vilket icke finnes i korken. Nu förstår du väl att förgasaren ej fått bensin och att felet helt och hållet ligger hos »hästkarlen» själv.

9



## God acceleration

Rekord-Bensinets renhet, jämnhet och låga spec. vikt bidraga avsevärt till bilens accelerationsförmåga. Med Rekord-Bensin startar motorn genast och den svarar ögonblickligt, när gasen drages på.

Men Rekord-Bensinet är

även ur sparsamhetssynpunkt fördelaktigt, emedan det är så homogent och har så låg spec. vikt att det ger mer kraft per kg. bensin. Och dess pålitlighet är så stor, att Rekord användes t. o. m. i flygmotorer — en bättre rekommendation kan väl knappast ges.

För att få Rekord: Begär Rekord!

**NOBEL-STANDARD**



Motoristen tillförsäkras fulla mått och ett förekommande bemötande på ALLA Rekord-Bensinsstationer



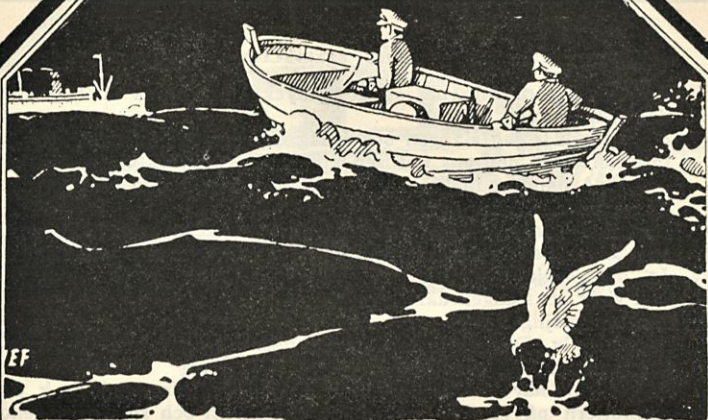
## Skydda fälgens insida mot rost.

- D. V. De sista gummiringarna jag köpte tyckas inte duga till någonting.  
E. F. Vad menar du?  
D. V. I går lappade jag slangen och i dag har den återigen fel. Jag har inte kört med den ens tiotusen kilometer. Och för övrigt äro båda hålen på slangens inåtvända del, varför de inte kunna ha förorsakats av någon spik eller dylikt.  
E. F. (betraktar ringen). Det är förvånansvärt att slangen hållit ens så här länge. Ser du den svarta randen på slangens inre yttersida?  
D. V. Ja, det gör jag.  
E. F. Den visar att slangen där är murken.  
D. V. Det är omöjligt.  
E. F. Försök själv. Du kan ju med nageln göra stora märken gummit.  
D. V. Men vad kan det bero på?  
E. F. Någon gång när du bytt ringar har du glömt att dra till den s. k. yttre rotmuttern på ventilen, vilken hindrar vatten och smuts att genom ventilhålet tränga in mellan fälgen och ringen. Varje gång vagnen tvättats eller när du kört på våta vägar har vatten och smuts trängt in. Fälgens insida har rostat och rostet har angripit slangen, ty rost är en av gummits farligaste fiender.  
D. V. Men hur kan jag nu rengöra fälgen så att detta icke upprepas?  
E. F. Det är lätt. Köp en stålborste och skrapa med denna fälgen fullkomligt ren. Varje bilaffär säljer rosthindrande fälgfärg, med vilken du målar fälgens insida. Det är allt.  
D. V. Tack för det goda rådet, giv mig nu ett till. Jag använder Rekordbensin, men kanske finns det något bättre.  
E. F. Inte, så vitt jag vet.

**Där vaselin också är bra.**

- D. V. Min vagn har en så dålig dynamo att jag ständigt måste låta reparera den. Och för att lösgöra dynamon måste också kylaren avlägsnas.
- E. F. Det är ett väldigt arbete.
- D. V. Ja, men icke nog med det. För att hindra vattnet att sippra genom skarven mellan gummislangen och kylarröret brukar min montör smeta något slags målning över skarven. Målningen torkar och blir så hård att slangen vanligen måste rivas sönder för att jag skall få den loss. Härtill åtgår såväl tid som pengar.
- E. F. Bästa bror, låt honom icke måla skarven. Smeta i stället vaselin över det hela. Det tätar precis lika väl och dessutom kan du utan besvär lösgöra slangen.
- D. V. Du är ett geni.





## Lotsarna

måste oberoende av vädret utföra sitt ofta farliga arbete.

De ställa därför ytterst stränga fordringar på sina motorer och på motorbränslet.

Att så många av dem uteslutande använda Nobels

Petroleum, tyder på att man kan lita på Nobels Petroleum under *alla* förhållanden.

Även om Ni icke är lots, kan det sålunda vara skäl att använda Nobels Rekord Petroleum.

För att få Rekord: Begär Rekord!

**NOBEL-STANDARD**



Motoristen tillförsäkras fulla mått och ett förekommande bemötande på ALLA Rekord-Bensinstationer

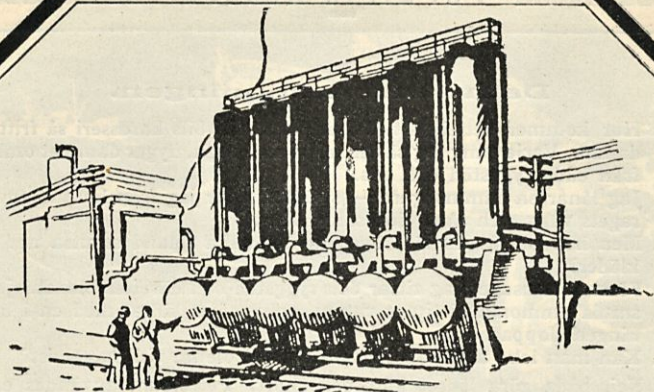
## Dammsug stoppningen.

- D. V. Hur kommer det sig att du kan hålla din bils karosseri så fritt från damm. Varje gång jag sätter mig i min vagn, flyger dammet omkring från både ryggstöd och sits.
- E. F. Jag lånar en dammsugare — strömmen får jag från kontakten i garagens vägg, och så är den saken klar.
- D. V. Men hur putsar du läderöverdragen, vilka ibland smutsa ned ljusa kläder?
- E. F. Först dammsuger jag sitsar och ryggstöd och därefter blandar jag en smula ammoniak i ljumt vatten, och gnider lädret med en i blandningen doppad lapp.
- D. V. Kan man icke använda bensin eller petroleum vid putsandet?
- E. F. Nej, båda göra lädret hårt och skört. Petroleum användes endast för rengöring av maskindelarna, någon gång även uppblandat med vatten, för att rengöra vagnskorgen.

## Akkumulatoren kan frysa.

- D. V. Det här stöter på trolleri. När jag körde hemifrån var ackumulatoren fulladdad och nu ger den ingen ström, fast den inte har stått ute mer än tre timmar. Innan jag for, fyllde jag t. o. m. på med litet destillerat vatten i cellerna, eftersom jag märkte att det behövdes.
- E. F. Låt oss se efter. Men den är ju frusen.
- D. V. Det är omöjligt att en ackumulator kan frysa i denna köld.
- E. F. Har du någonsin kontrollerat ackumulatorvätskans spec. vikt? Du har förstås bara tillsatt vatten och vatten. Var har du din hydrometer?
- D. V. Hy — hy —, nej, nånting sådant har jag inte, vad är det för slag?
- E. F. Det är en enkel och billig mätare, med vilken man lätt undersöker ackumulatorvätskans spec. vikt. Den finns till salu i de flesta bilaffärer och där får du även bruksanvisning för densamma. Så mycket vill jag i alla fall säga, att vätskans spec. vikt i ett fulladdat batteri är högre än i ett urladdat. Om batteriet är urladdat, är faran för frysning större. Och än större blir faran, om ackumulatorvätskan är för svag samtidigt som batteriet är urladdat. Låt aldrig vätskans spec. vikt i ett fulladdat batteri understiga 1.250, ty annars förstör du batteriet och på vintern kan det t. o. m. frysa såsom nu.
- D. V. Oj — tu — — —
- E. F. Ja, ja, lärpengar måste man alltid betala. Men här skall du få ännu ett gott råd: Kör med Rekord-bensin, så anstränger du batteriet minst, ty med Rekord startar motorn genast — om den är i skick.





## 400 liter Råolja = 2 liter AUTOL

Av omkring 400 liter råolja får man endast 2 liter sådan olja som riktigt bra lämpar sig till att smörja Eder motor med.

Även de övriga 398 litrarna hava sin särskilda användning, men redan en aning av dem skulle, om den kvarlämnades i de 2 litrarna *riktigt god* smörjolja, draga ned dennas kvalitet.

En god smörjolja får t.ex. icke innehålla ett spår petroleum, ty petroleum dödar smörjoljans smörjande egenskaper.

På liknande grunder måste också bensin, brännolja, m.fl. av råoljans

övriga derivat och raffinationsrester på det sorgfälligaste avlägsnas.

Det erfordras därför livslång erfarenhet och fulländade moderna metoder för att framställa en riktigt god smörjolja.

Vid AUTOL-oljornas framställning tillämpas ett halvt århundrades erfarenhet på oljeområdet. Man kan därför obetingat lita på AUTOL, och namnet AUTOL är en säker garanti för att Eder motor får den *goda* olja som den *måste* få för att hålla länge och funktionera utan störningar.

Giv Eder motor AUTOL och-  
motorn skulle tacka Eder om den kunde tala

  
**NOBEL-STANDARD**

Motoristen tillförsäkras fulla mått och ett förekommande bemötande på ALLA Rekord-Bensinstationen



## Granska hjullagren!

- \* \* \*

- ## Smuts i bensinrören.

- ❁ ❁ ❁

## Gamla karosserier.

- D. V. De äldre amerikanska karosserierna föra ibland ett infernaliskt oväsen.
- E. F. Kan så vara, men det är ganska lätt att själv minska knarrningen.
- D. V. På vilket sätt?
- E. F. I de äldre, billigare vagnarna har vagnskorgen i de flesta fall satts direkt på ramen. I lyckligaste fall finns där en tunn trä-isolering.
- D. V. Just så är det i min vagn.
- E. F. Lyft då bort korgen och lägg vaselinmättad filt mellan ramen och karosseriet. Du får se att oljudet upphör
- D. V. Men även motorkåpan gnisslar.
- E. F. Om du ser efter, finner du att antingen plåtens kanter på insidan äro försedda med någonslags läderflätning eller ock förekommer samma flätning på kylaren och vagnskorgen. Smörj in flätningen med vanlig maskinolja och gnisslandet upphör.
- D. V. Även dörrarnas gångjärn bli så lätt lösa.
- E. F. I nyare vagnar ingår i standard-utrustningen en rem, fäst såväl vid dörran som vid korgen. Den förhindrar glapp i gångjärnen, vilket ju vanligtvis uppstår av att dörrarna slängas igen. Har du ej sådana remmar på din vagn, kan du själv göra dylika t. ex. av kasserat gummi från en inre ring.
- D. V. Även vägmätarslangen i min vagn för ett gräsligt oljud.
- E. F. Det är helt och hållet ditt eget fel. Lösgör slangen från sina skruvar invid vägmätaren, fyll den med en blandning av B-olja och vaselin, eller, om du har tid, lösgör hela slangen, drag ut stålvejern som finns inne i denna och smörj in den helt och hållet med vaselin, och ljudet upphör. I de flesta fall beskylls vagnen för en hel del fel, som man dock själv bär skulden till, och vilka man genom de enklaste metoder kan avlägsna.

**Byt vajrar.**

- D. V. Ja, nu är jag tvungen att placera motorcykeln på tåget och på detta sätt resa till Helsingfors. Gas-vajern har brustit.
- E. F. På vilket ställe har den brustit? Kan du icke begagna den längre ändan?
- D. V. Nej, den har brutits av nästan på mitten. Vill du gå till byn och skaffa mig en häst, så jag får cykeln till stationen.
- E. F. Sakta i backarna. Du har ju en liknande vajer för reglerandet av tändningen, på andra sidan. Byt ut den mot den brustna. Tändningen kan du ju reglera med händerna.
- D. V. För allt vet du råd. Stor tack.

✻      ✻  
✻





**MOTOR OIL**

**DEN NYA**

*biloljan*





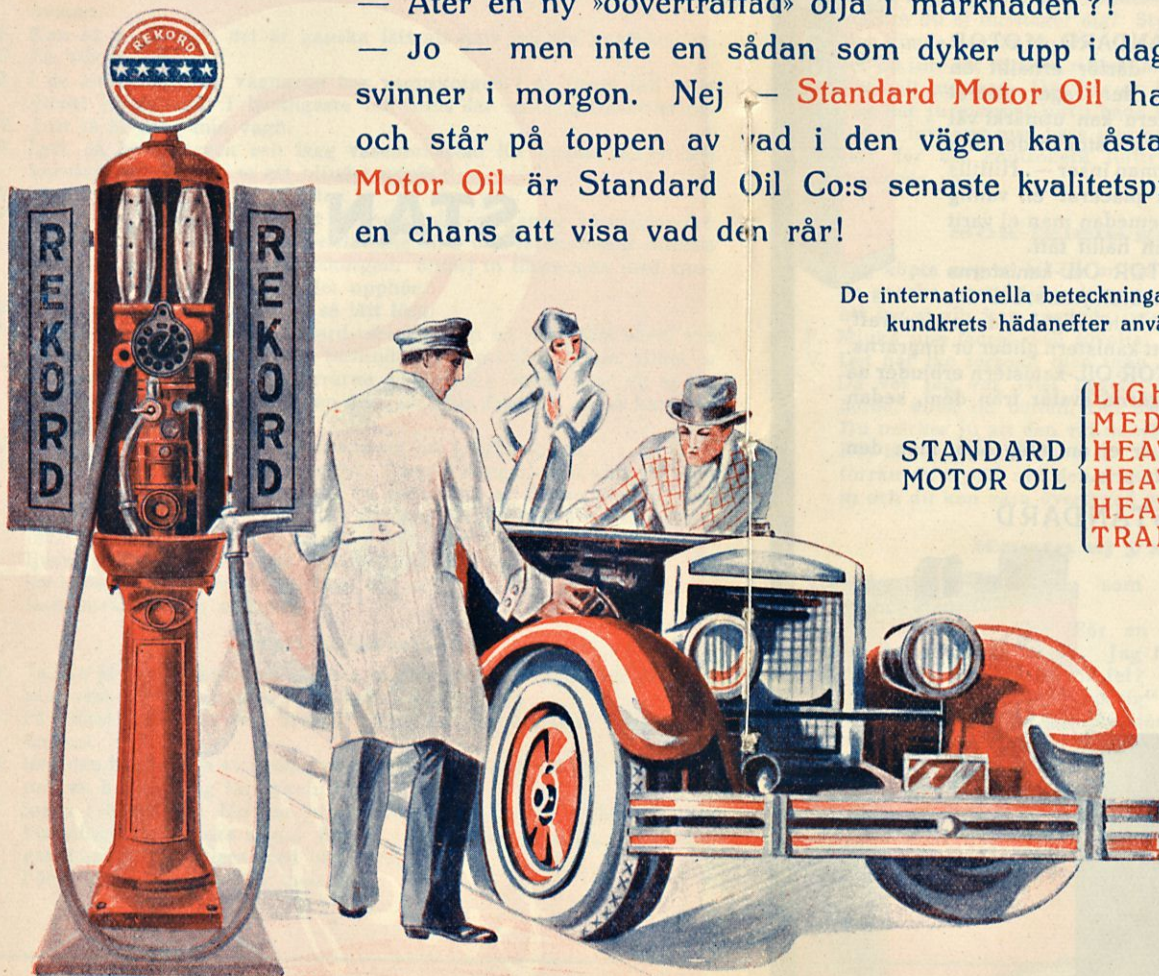
- Den nya biloljan??
- Ja! **Standard Motor Oil!**
- Åter en ny »oöverträffad» olja i marknaden?!
- Jo — men inte en sådan som dyker upp i dag och försvinner i morgon. Nej — **Standard Motor Oil** har internationellt rykte och står på toppen av vad i den vägen kan åstadkommas. **Standard Motor Oil** är Standard Oil Co:s senaste kvalitetsprodukt. — Ge motorn en chans att visa vad den rår!

De internationella beteckningarna (vilka vi bedja vår ärade kundkrets hädanefter använda vid rekvisition) äro:

STANDARD MOTOR OIL	{	LIGHT	(motsv. gamla)
		MEDIUM	(E)
		HEAVY	(Sp. Ford)
		HEAVY X	(A)
		HEAVY XX	(BB)
		TRANSMISSION	(B)
			(C)

**Standard Motor Oil**

säljes över hela världen under detta namn.





## Utrymmet i Er bil

eller Er motorbåt är sällan för rikligt inte sant?

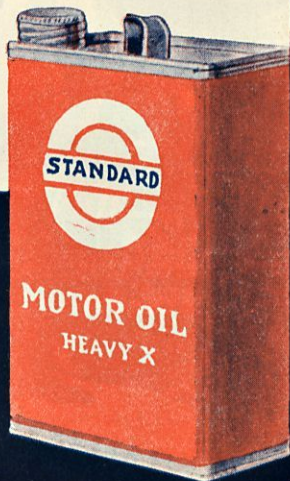
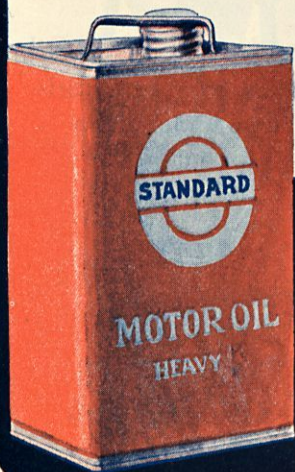
Den minsta STANDARD MOTOR OIL-kanistern har därför erhållit en form, som gör att den tager ytterst ringa plats. Kanistern kan utmärkt väl förvaras liggande — en stor fördel som varje erfaren motorman inser —. Hittills har man ej gärna placerat en vanlig kanister „på rygg“, emedan man ej varit säker om att korken hållit tätt.

STANDARD MOTOR OIL-kanisternas säregna form gör den även ytterst bekväm att hantera. Man håller oljan behändigt i motorn utan trätt, utan att spilla olja och utan att kanistern glider ur fingrarna.

Den nya STANDARD-MOTOR-OIL-kanistern erbjuder så stora fördelar, att man ej gärna avstår från dem, sedan man en gång lärt känna dem.

STANDARD MOTOR OIL är ej en billig olja, men den är värd varenda penni av sitt pris.

### NOBEL-STANDARD







Utdrag ur förordningen om trafik med motorfordon samt ur trafikreglementet för Helsingfors stad.

Automobil skall bl. a. vara försedd med:

under den mörka tiden och i tät dimma: framtill på lika höjd över marken på vardera sidan om bilen en med avbländare försedd lykta med vitt sken, som klart belyser vägen åtminstone 50 meter framför bilen, samt baktill en lykta som med vitt sken belyser automobilens igenkänningsmärke och visar rött sken bakåt, samt ej från förarplatsen eller vagnens inre kan släckas, när främre lyktorna äro tända.

Vid framförande av motorfordon skall hastigheten städse begränsas så, att nödig försiktighet iakttages, och sålunda noga avpassas efter körbanans och den närmaste omgivningens överskådlighet och beskaffenhet samt förekomsten av annan trafik.

Största tillåtna hastighet för motorcykel eller för högst 7 personer avsedd personautomobil vare i stad 30 kilometer i timmen och i köping, samhälle med sammanträngd befolkning eller tät befolkad by på landet 20 kilometer i timmen. Största hastighet annorstädes vare under iakttagande av övriga bestämmelser 55 kilometer i timmen.

Största hastighet för personautomobil, som är avsedd för flere passagerare än 7 (omnibusautomobil), vare på landet 30 kilometer, samt i köping, samhälle med sammanträngd befolkning eller tätbefolkad by på landet, så ock i stad 20 kilometer i timmen.

Inom stads, kopings och samhälles med sammanträngd befolkning bebyggda område skall beträffande körhastigheten iakttagas:

a) att högsta tillåtna hastighet må användas allenast när körbanan är bred, utsikten fri och trafiken i övrigt lätt att bedöma;

b) att hastigheten alltid skall nedbringas vid gatu- och andra trafikledskorsningar samt vid skola, sjukhus och bro, så ock å trånga eller eljest farliga platser ävensom i mörker och dimma; samt

c) att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är sådan, att motorfordonet lätt kan slira, större hastighet icke må användas än att vagnen kan stannas så gott som ögonblickligen.

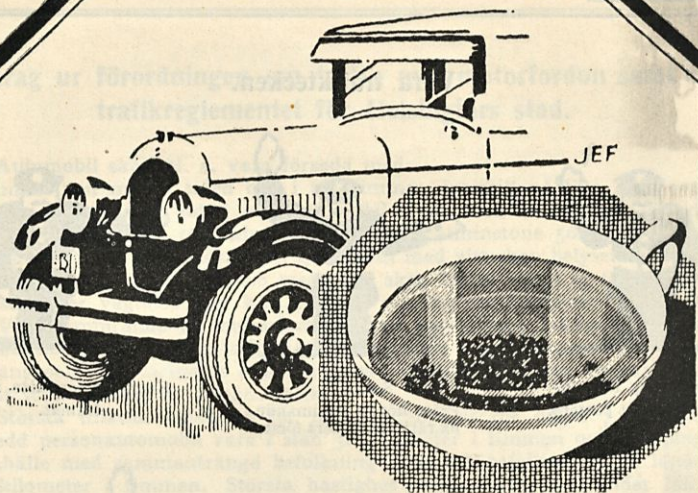
Förare skall, innan körningen börjar, samt under dess fortgång för-  
vissa sig om, att motorfordonets utrustning överensstämmer med bestäm-  
melserna i denna förordning samt att signal-, belysnings-, styrbroms-  
och övriga anordningar verka klanderfritt.

I stad, köping och bosättningscentrum på landsbygden må ej signalapparat med gäll ton användas.

Blandande ljus må icke användas vid färd i stad, köping, samhälle med sammanträngd befolkning eller tät befolkad by, ej heller annorstädes vid möte med vägfarande.







## Liksom grums i en kaffekopp

tyder på slarvig tillredning eller för kort klarningstid, skvallra kortslutna tändstift, otäta ventiler och slitna cylindrar antingen om dåligt bensin eller om dålig smörjolja — eller båda.

Använd Rekord-Bensin och AUTOL-smörjolja, så förblir motorn ren och funktionerar klanderfritt under rekordtid.

För att få Rekord: Begär Rekord!

**NOBEL-STANDARD**



Motoristen tillförsäkras fulla mått och ett förekommande bemötande på ALLA Rekord-Bensinstationer.



Förare må icke röka tobak under färd med omnibusautomobil eller under färd med annat motorfordon i stad, köping eller bosättningscentrum på landsbygden.

Det åligger förare att så behandla motorn, att rök, ånga eller gas icke utsläppes i sådan mängd att avsevärdare olägenhet härav uppstår.

Å mjuk väg eller vid smutsigt väglag skall förare begränsa hastigheten, så att gående ej utsättas för smutsstänk.

Genom att utsträcka högra eller vänstra armen åt sidan skall förare vid vägkorsning angiva, huruvida han ärnar svänga till höger eller vänster, samt genom att höja armen uppåt för bakifrån annalkande fordon tillkännagiva, att han ärnar minska farten eller stanna.

Vid väg- och gatukorsning ävensom i vägkrökar samt även annars, där vägen endast på en kort sträcka är synlig, skall förare i god tid giva varningssignal.

Vid möte med personer, som färdas med häst eller leda husdjur, skall förare iakttaga särskild försiktighet och, på tecken av den mötande, stanna fordonet samt vid behov jämväl motorn.

Motorfordon skall på givet tydligt tecken av polisman, försedd med synligt tjänstemärke, genast stannas.

Har genom motorfordon vållats skada, bör föraren stanna fordonet samt på tillsägelse uppgiva sitt namn och sin adress ävensom fordonets registreringsort och nummer samt dess ägares namn och adress.

Har någon därvid tillskyndats kroppsskada eller eljest försatts i hjälplöst läge, är motorfordonets förare skyldig att bistå den skadade och att vid behov utan ersättning transportera denne till närmaste plats, där han kan erhålla nödig hjälp.

Signalhorn bör vid behov städså användas.

Vid passerande av broar och korsande trafikleder samt vid färd å sådana ställen, där livlig trafik råder eller där körbanan icke kan överskådas minst femton (15) meter framåt, böra ljudliga varningssignaler i tid givas.

Signalering fritager icke förare från skyldigheten att iakttaga försiktighet. Onyttig eller hänsynslös signalering ävensom s. k. rusning med maskinen äro förbjudna, särskilt mellan klockan elva (11) eftermiddagen och klockan åtta (8) förmiddagen, under vilken tid endast signalhorn med dov (djup) ton får användas.

Vändning med automobil bör i regel ske genom enkel rundning, men får, där sådan icke är möjlig, äga rum genom backning in på korsande körbana.

Lämnar förare automobil utan tillsyn å trafikled, vare skyldig att stoppa motorn och vidtaga sådan åtgärd, att automobilen ej kan komma i gång av sig själv.

Öppen ljuddämpare (fritt avlopp) må icke användas.



## *När Er hustru eller dotter sitter vid ratten.*

Man kan ju inte fordra att kvinnan skall vara motor-expert.

Den modärna bilen råkar så sällan i olag, att man lugnt kan anförtra den åt damerna. I all synnerhet om bränsletanken är fylld med Rekord-Bensin.

När engång flygarna — såväl i vår egen armé som också atlanthjältarna Lindberg och Byrd — lita på det bensin som denna koncern framställer, inser man, att Rekord-Bensinet är så rent, jämnt och pålitligt man överhuvud kan få.

För att få Rekord: Begär Rekord!  
  
**NOBEL-STANDARD**

Motoristen tillförsäkras fulla mått  
och ett förekommande bemötande  
på ALLA Rekord-Bensinstationer



## Några gamla goda råd åt nybörjaren.

Om bilen under långa tider funktionerar utan ringaste störingar, skall du ej tro att du för den skull kan förbise bruksanvisningens föreskrifter. Följ dem alltid noga! Bilfabrikanterna känna bättre sina bilar och motorer än vi andra. De ha nog ej författat och bekostat bruksanvisningen för sitt nöjes skull.

Om du hör något ovanligt ljud från motorn eller underredet, är det klokare att genast stanna och se efter än att tvingas att stanna och ej komma vidare utan hjälp.

Kör som om du i varje kurva skulle vänta en mötande.

Stanna aldrig med bilen i en kurva.

Kör aldrig med stark fart in på huvudvägen från en biväg.

Glöm icke att din bil är en maskin, som behöver en viss eftersyn och ej så litet olja. Oljan är mycket billigare än reservdelar och reparationer.

Försök ej köra förbi en bil, om en annan bil kommer emot dig. Kom ihåg att endast den högra sidan av vägen tillhör dig.

Kör bilen som om den vore ett ömtåligt ting. Startknyckar och hjulslirande förråda nybörjaren.

Kör ej förbi andra bilar för att få tillfälle att vända dig om och hånle. Den andra bilen kan vara snabbare och ha en bättre och mera gentlemannamässig förare än du själv då visar dig vara.

Tag ej en vänsterkurva med vänsterhjulen i vägbanans vänstra kant. Vänstra sidan av vägen tillhör de mötande och du får betala, om du framkallar kollision genom att fara på oriktigt sida.

Också vagnens yttre borde, lika väl som maskineriet, hållas i gott skick. Omvänt är vagnens maskineri lika viktigt som karosseriet. Mången ger nog ut en massa pengar för yttre »putsning», men sparar på olja och smörjmedel. »Snål spar och — — — tar».

Undersök på förhand på vilket avstånd bilen kan stanna, om det riktigt gäller. En senare felkalkylering, när du snabbt skall stanna för att undvika en olycka, kan kosta dig pengar.

Använd ej motorn för länge i ett tillslutet garage. Det är onödigt att dö i gasförgiftning.

Lär dig att manövrera bilen ur en slirning, när du själv med flit åstadkommit den. Vänta icke tills bilen tar dig oförvarande.

Kör ej så länge med strypt luftventil att du börjar undra, varför motorn ej drar bättre.

Använd aldrig startmotorn för länge. Använd huvudet och fundera ut orsaken till att bilmotorn ej genast startar. Det blir mycket billigare och felet avhjälpes oftast snabbare.

Förvara icke reservlampor och tändstift bland verktygen.

Om bilfabrikanten säger att växellådan och bakaxeln behöva olja, så menar han det.

Glöm ej att motorn utom bensin och olja också behöver vatten.

Plocka inte löst delar, utan att lägga noga märke till huru de skolasättas ihop igen.

Håll nummerplåtarna rena och se till att även baklyktan är i skick.  
Onödigt att polisen skall behöva påminna dig.

Man vill ej tro att ackumulatören behöver destillerat vatten, men det gör den i alla fall.

Prova då och då om luftpumpen och domkraften äro i skick. Många bilister få tråkiga erfarenheter om motsatsen, just när de skulle ha användning för dessa verktyg. Och tro ej att luften i en reservring hålles kvar för alltid.

Glöm ej att alla bilar slira på våta vägar.

Lämna ej bilen i en backe med endast handbromsen på. Sätt stenar under bakhjulen, sväng framhjulen mot rännstenen, koppla in lägsta växeln och avbryt tändningen. Då få okynniga barn ej så lätt den att rulla utför!

Begär inte endast »bensin» och »olja». Nämn dessa varor vid de namn, vilka de pålitliga fabrikanterna givit sina fabrikat. Använd namnlös vara lika ogärna som du ville taga en namnlös, okänd person i din tjänst.

## Vad är bensin?

Rånaftan eller råoljan, varur bensinet framställes, är en blandning av många olika kol- och väteföreningar, vilka med ett gemensamt namn kallas kolväten. Dessa kolväteföreningars beskaffenhet varierar ganska mycket för olika oljefält, och härpå beror även delvis, att bensin från skilda oljefält har en något olikartad beskaffenhet.

Rånaften eller råoljan innehåller, förutom vissa lättflyktiga ämnen, också föreningar, vilka icke så lätt övergå till gasform. När råoljan upphettas, avgå därför först de lättast flyktiga beståndsdelarna.

Om — sedan de lättast flyktiga beståndsdelarna avgått — den kvarblivna delen av råoljan ytterligare upphettas till högre värmegrad än förut, avgår en ny grupp kolväten, vilka bl. a. innehålla råpetroleum (lampolja), råsmörjolja m. m. När rånaftan sålunda stegvis upphettas till allt högre temperatur, förgasas småningom en allt större del av densamma, tills i kokaren kvarbliver endast en mindre rest i form av ett slags vax, jämte en del fasta ämnen.



Alla dessa stegvis erhållna s. k. fraktioner återförs till vätskeform genom kondensation, men de måste sedan ytterligare genomgå förnyade destillationer och olika reningsprocedurer, innan de kunna utsläppas i marknaden såsom bensin, petroleum, maskinolja, cylinderolja, vaselin, paraffin och vad de allt kallas.

Gott bensen framställes sålunda i allmänhet icke genom enbart destillation, utan råbensinet måste ytterligare raffineras. Raffineringen består i huvudsak däri, att råbensinet, sedan det tillsatts med olika kemikalier, såsom svavelsyra och caustic soda, underkastas förnyad destillation med därpå följande »tvättning», som avlägsnar alla kemikalier så att icke ens spår av desamma få kvarbliva — i verkligt gott bensen.

Vanligt bensin är icke en s. a. s. enhetlig vätska. Det består tvärtom av en blandning av många olika kolväten, vilka dock kunna hänföras till tre stora familjer, på kemistspråk kallade:

- a) Paraffin kolväten } mättade kolväten  
b) Nafthener }  
c) Aromatiska kolväten

De tvenne första »kolväte-familjerna» äro mycket lättflyktiga och antändas synnerligen snabbt. De äro nödvändiga för att få snabb start även i köld, men ett bensin som innehåller dem i oriktiga proportioner har benägenhet att framkalla knackning och förtändning hos motorn, när den starkt belastas.

De aromatiska kolväteföreningarna giva däremot bensinet egenskapen att tåla högre kompression och förbrinna något långsammare. De bidraga med andra ord till att motverka de mättade kolväteföreningarnas nackdelar.

Vi finna alltså att de proportioner, i vilka de olika kolväteföreningarna måste förefinnas i bensinet för att motorn skall starta lätt, accelerera snabbt, draga bra och funktionera möjligast ekonomiskt, äro synnerligen viktiga. Framställningen av förstklassigt bensin är därför en hel vetenskap och fordrar, förutom utomordentligt stora kapital, ingående erfarenhet och ytterlig omsorg.

Den koncern som framställer Rekord-bensinet innehar över 50 års erfarenhet i oljedestillation och -raffinering. Den äger de förutsättningar som behövas för att ekonomiskt framställa verkligt gott bensin, och dess sedan ett halvt århundrade stadgade anseende borgar för att motoristen alltid får rent, lättförgasande och pålitligt bensin, när han säger: Giv mig Rekord!



## LA SALLE



### Reservdelars förvaring.

- D. V. Jag har ständigt försökt vara väl utrustad på mina bilresor. Bl. a. har jag alltid haft med mig reserv-ventil jämte fjäder och kil. Emellertid har ventilen vid behov icke varit mig till nytta, ty kilen har alltid förkommit.
- E. F. Tag en större gummibit, förse den med ett hål och träng ventilen med dess lösa delar in i gummit. Gummit är ju elastiskt och fasthåller sålunda delarna. Då behöver du ej befara att delarna falla av.
- D. V. Vad skall jag taga mig till med reserv-tändstiften? De slås vanligen sönder, när jag har dem bland andra reservtillbehör.
- E. F. För detta ändamål bör du skaffa dig en liten träask med lock och fack för t. ex. 2 tändstift. Förrän du sätter tändstiften i facken, rullar du in dem i en tygbit eller lindar trasel omkring dem. Sålunda skyddas de mot all skada.

**Använd luftpumpen.**

- E. F. Vad fattas dig, eftersom du hostar så där?  
D. V. Som du ser håller jag på med att lappa en ring och blåser på en glödande Atlaslapp — — och då taga lungorna slut.  
E. F. Dumbom — varför anlitar du inte luftpumpen, så sparar du hälsa och krafter.  
D. V. Det har jag inte alls kommit att tänka på. Var lär du dig alla dessa små men goda praktiska knep?

**Torka rätt.**

- E. F. Du använder inte sämskskinnet riktigt, när du torkar av vagnen.  
D. V. Vad menar du?  
E. F. Torka inte av vagnen med roterande rörelser. Skråmor kunna då uppstå i lackeringen, om det råkar finnas sandkorn i sämskskinnet. Torka alltid uppifrån nedåt, och vrid alltemellan ur skinnet och rensa det genom upprepade sköljningar.  
D. V. Det låter förnuftigt, måste jag tillstå.

**Giv motorn *Autol* — och den skulle**



E. F. När du torkar av t. ex. stänkskärmen, skall du breda ut sämsklappen på denna invid fotsteget och sedan draga den över stänkskärmen framåt i ett enda tag. Upprepa detta ett par gånger och skölj sämskbiten mellan varje gång, så är det hela undanstökat på några ögonblick.

## Reservslangen.

D. V. Hur skyddar du en reservslang mot skada, när du uppbevarar den för att den skall hålla sig hel i samma låda som verktygen, luftpumpen m. fl. grejor?

E. F. Jag förvarar slangen i en liten tygpåse.

D. V. Hur rullar du den?

E. F. Först fattar jag slangen vid ventilen, placerar den på ett bord och sträcker ut den så att ventilen blir mitt på. Därefter rullar jag ändarna mot ventilen. Luften tryckes då ut, och när slangen är hoprullad, befinna sig de båda rullorna sålunda på var sin sida om ventilen och skydda densamma. Därpå skruvar jag ventilhatten på och virar en tyglapp som skydd omkring ventilen. Kring rullorna binder jag, dock ej alltför hårt, ett snöre, varefter slangen stoppas i påsen. Genom att sålunda ägna slangarna nödig vård, skyddar du dig mot förargelsen att senare, när du behöver dem, finna dem skadade, och onödigt länge försenas på vägen. På tal om förseningar — vilket bensin använder du?

D. V. Det var ju du själv som råde mig att använda Rekord. Och — är ditt råd beträffande slangarna lika gott som angående bensinet, så har du gjort mig en stor tjänst igen.

## Fjädrarna.

D. V. Jag lösgjorde häromdagen en av vagnsfjädrarna för att smörja den. Men då jag skulle placera det sista bladet på de övriga och fastgöra det i den lilla, i mitten av bladet belägna tappen, föll hela bladstapeln isär och





trots förnyade försök har jag ännu icke lyckats få fjäderbladen ihop. Vad skall jag göra?

E. F. Använd huvudet, och ej endast händerna. Sök dig först en rund järnbit av samma tjocklek som tappen, men längre än denna. Så trär du upp bladen på rundjärnet. Därefter pressar du ihop bladen i ett skruvståd, byter ut rundjärnet mot den ursprungliga tappen och därpå reglerar du spänningen i fjädern med muttern. Hur smorde du fjädern?

D. V. Jag tvättade bladen med petroleum och smorde sedan in dem med vaselin.

E. F. Vaselin håller sig ej mellan bladen, det pressas ut efterhand. Koka då hellre fjädersmörja.

D. V. Varav består den?

E. F. Av B-olja, vaselin, talg och grafit. Använd begagnad B-olja, så kostar dig B-oljan ingenting.

D. V. Och med detta bestrykas fjädrarna?

E. F. Bestryk endast övre delen av varje blad utom det översta bladet som lämnas helt och hållet osmört. För mycket smörjmedel stänker omkring och smutsar.

### Inte kniv.

E. F. Putsar du tändstiften med kniv?

D. V. Ja, som du ser, äro de alldeles sotiga, och huru skall man annars putsa dem?

E. F. Torka dem med bensen.

D. V. Men bensinet befriar dem ej från beläggningen.

E. F. I så fall griper du om tändstiftet med en kniptång, håller det upp och ner samt fyller det med bensen, antänder det och du får se att beläggningen är borta, då bensinet brunnit upp.

### Packningarna.

D. V. Under min färd till Borgå i går observerade jag plötsligt att maskinen var mycket het och drog dåligt. Jag steg ur och fann att kylvattnet i kylaren var nästan slut.

E. F. Tur för dig att ej lagren i motorn brunnit. Jag har ju upprepade gånger sagt, att du före en resa bör granska din vagn.



- D. V. Gräla icke. Jag granskade vagnen.  
 E. F. Läcker kylarn?  
 D. V. Inte en droppe. På vägen fyllde jag ånyo kylarn och kom sålunda till staden. På Östra chaussén gav motorn ifrån sig ett riktigt indiantjut, värre än en mistsiréns. Jag vågade ej köra längre utan stannade maskinen. I motorn upptäckte jag intet fel, men kylarn var åter tom, och ingen läcka stod att finna. Kan du fatta det?  
 E. F. Tycker du det liknar trolleri?  
 D. V. Ja nästan. Jag satte åter motorn i gång och granskade oljan i vevhusbehållaren. Där fanns olja — mer än tillräckligt. Jag fyllde kylarn ånyo med vatten och ämnade fortsätta färden, men av en tillfällighet kom jag att gå bakom bilen och observerade då att det rann vatten ur avloppsröret. Förklara detta, om du kan.  
 E. F. Någon av cylinderpackningarna läcker.  
 D. V. Hur skulle den med ens kunna läcka, då den redan hållit över 1 år?  
 E. F. Har du nyligen öppnat cylinderlocket?  
 D. V. Javisst. Jag slipade i förrgår för första gången ventilerna.  
 E. F. Locket var ju väl tillskruvat, hur fick du det överhuvudtaget löst?  
 D. V. Visst satt det stadigt fast, men med tillhjälp av skruvmejsel gick det ganska bra.  
 E. F. Och det oaktat förvånar du dig över vart vattnet tog vägen. Fattar du ej att då du bände upp locket med mejseln, har du skadat packningen eller helt enkelt klämt den-samma, så att vattnet kan rinna igenom. Nej, locket tages bort enligt andra metoder. Sitter det stadigt fast, bör man först lösa skruvarna en smula och därefter sätta motorn i gång. Efter en stund lyfter sig locket utan att du rört det med händerna.  
 D. V. Det kom jag ej att tänka på. Det var ett klokt och gott råd.

\* \* \*



### Lufttrycket i ringarna.

- E. F. Huru mäter du trycket i bilringarna?  
 D. V. Jag sparkar med foten mot dem.  
 E. F. Vet du kanske något annat lika bra sätt?  
 D. V. Jag slår dem med ringjärnet, och om det med en smäll studsar tillbaka, är jag nöjd.  
 E. F. Gott, men huru många atmosfärer bör du ha i din bils lågtrycksringar?  
 D. V. Två och en halv atmosfär.  
 E. F. Försök med den här mätaren. Huru mycket visar den?  
 D. V. En och en halv.  
 E. F. Har du märkt huru en järntråd blir spröd och slutligen brister, om man flera gånger bryter densamma fram och åter? På alldeles samma sätt brytas småningom trådarna i ringarnas väggar, när de köras med för litet tryck. Och när du kör över någon sten, klämmas ring och slang mellan stenen och fälgen. Slangen punkteras och ytterringens väggar få fel, som senare åvägbringa (oförklarliga) ringskador. Slarvigt pumpade ringar hålla endast en bråkdel av sin normala livslängd.  
 D. V. Det låter verkligen förnuftigt, kom med, så kör vi till bilaffären och köper en lufttrycksmätare.  
 E. F. Det var märkvärdigt vad din motor startade bra, vem har justerat den åt dig?  
 D. V. Ingen annan än jag själv, men en av mina vänner som kört bil i nära tio år sade, när vi talade om olika slags bensin, att Rekord-bensinet passar bäst för hans motor, och bäst tycks den passa för min också. Jag har nte rört vid förgasaren på hela sommaren och jag tror att det till stor del är Rekord-bensinets förtjänst.

### Kylaren.

- E. F. Kör du med ångmaskin?  
 D. V. Låt bli att skämta, rår jag för att kylaren kokar som en kaffepanna. Jag säljer bort hela bilskräpet.  
 E. F. Förbanna inte i onödan! Har du ens sökt efter felet?





D. V. Nej, och jag gör det inte heller. Jag köper en häst.

E. F. Lyft i alla fall på motorhuven. Ser du någonting?

D. V. Nej.

E. F. Märker du inte att ventilatorremmen är lös, så att fläkten inte har sitt riktiga omloppstal. Redan detta kan vara orsak nog att kylaren inte fått tillräckligt med luft och därför kokar den. Men din vagn har en så stor kylare, att den slaka fläktremmen inte ensam kan ha felet, kanske vi hitta andra orsaker.

D. V. Vad menar du?

E. F. Du har ju redan kört bilen över ett år. Har du nånsin rengjort kylaren?

D. V. Nej.

E. F. Gissade jag inte det, du har väl kylaren så full med smuts att detta hindrar vattencirkulationen. Och kylarna äro belagda med pannsten, så att värmeöverföringen förhindras.

D. V. Vad skall jag göra?

E. F. Upplös två kaffekoppar vanlig tvättsoda i ett ämbar med vatten. Töm kylaren, skruva till kylarens avloppsventil och håll i sodalösningen. Låt motorn gå tio minuter och låt sodalösningen rinna ut, fyll därpå kylaren med vatten, helst regnvatten och rusa motorn under två, tre minuter. Töm kylaren igen och fyll densamma på nytt, och kylarens rengöring är slutförd.

D. V. Huru länge hålls kylaren ren?

E. F. Det beror på hurudant vatten du använder, regnvatten är bäst. Klokast är att då och då kontrollera kylarvattnets renhet genom att tappa ut en halv liter eller så; är det mycket grumligt, fordrar kylaren rengöring, annars icke; men sköljningen bör göras mycket omsorgsfullt, ty soda fräter aluminiumdelarna.

D. V. Tack för rådet. Vilket bensin använder du?

E. F. Rekord-bensin förstås. Min bror tjänar vid flygtrupperna och han säger, att de använda Rekord t. o. m. i sina flygmotorer och då måste det ju vara gott och pålitligt.









## *Bilar komma och gå, biltyper och motormodeller växla,*

men *Rekord-Bensin* och *Autol-smörjolja* ha ända från motorernas första framträdande varit motoristernas pålitliga följeslagare.

Följden är även den, att dessa bränslen och oljor i ständigt stigande grad, allt eftersom antalet motorister

och motorkännare tillväxer, vinna allt flera vänner, ty den ena efter den andra rekommenderar dem åt *sina* vänner.

*Detta* är, såvitt vi förstå, den fundamentala orsaken till *Rekord-Bensinets* och *Autol-oljornas* överväldigande popularitet.

För att få *Rekord*: Begär *Rekord*!  
  
**NOBEL-STANDARD**

Motoristen tillförsäkras fulla mått  
och ett förekommande bemötande  
på ALLA *Rekord-Bensin*stationen

# EDER MOTOR

accelererar utmärkt, drar bättre och  
hålles längre tid ren, *om den får*

## *Rekord-Benzin*

Ty Rekord-Benzinet har låg spec. vikt,  
det är absolut rent och syrefritt och  
alltid av samma pålitliga kvalitet.

Det förgasas därför väl till sista  
droppen.

För att få Rekord:

Begär *Rekord!*



## *Motoristen tillförsäkras*

på alla *Rekord-Benzin*stationer abso-  
lut rent pålitligt bensin, fulla mått  
och ett förekommande bemötande.